



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 276]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 9, 2001/आश्विन 17, 1923

No. 276]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 9, 2001/ASVINA 17, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 अक्टूबर, 2001

सं. टीएएमपी/50/2001-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार छड़िनार में कच्चे तेल के यानान्तरण के लिए घाट शुल्क प्रभार निर्धारित करने के कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

सं. टीएएमपी/50/2001-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आधेदक

आदेश

(सितम्बर, 2001 के 20 वे दिन पारित)

यह मामला कच्चे तेल के यानान्तरण के लिए 1 अप्रैल, 2000 से पूर्वव्यापी प्रभाव से घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के संबंध में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बातें कही हैं:-

- (i) केपीटी में कच्चे तेल का यानान्तरण छड़िनार लाइटरेज प्वाइंट से 1998-99 में शुरू किया गया था।
- (ii) इस प्रक्रिया में देश के विभिन्न भागों में स्थित विभिन्न रिफाइनरियों को वितरण के लिए बड़े (मदर) जलयानों से भारतीय तेल निगम लिमिटेड (आईओसीएल) और भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) से संबंधित विभिन्न छोटे जलयानों में कच्चा तेल यानान्तरित करके लाया जाता है। सम्पूर्ण यानान्तरण प्रचालन पत्तन की सीमाओं में किया जाता है।
- (iii) चूँकि लाइटरेज प्वाइंट प्रचालन समुद्र के मध्य में किए जाते हैं और केपीटी के जल का प्रयोग करने का अधिकार देने को छोड़कर पत्तन की और सेवाएँ शामिल नहीं होतीं; और इस तथ्य को भी ध्यान में रखते हुए कि केवल आईओसीएल इस सुविधा का मुख्य प्रयोक्ता है, इस पर उपर्युक्त विचार करके प्रभारों की वसूली के लिए आईओसीएल के साथ करार किया गया था।
- (iv) निकटवर्ती लघु पत्तनों द्वारा प्रतिस्पर्धावश वसूल की गई दरों को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए और कि आकलित मूल्य पद्धति (एपीएम) जल्दी ही समाप्त होने जा रही है जिससे आईओसीएल कच्चे तेल के आयात का एकमात्र एजेंट नहीं रहेगा और कच्चे तेल का आयात अन्य रिफाइनरियों द्वारा अपने स्रोतों से किया जाएगा। 18 सितम्बर, 2001 को हुई हमारी बैठक

में कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए घाट शुल्क की निम्नलिखित दरों (1 अप्रैल, 2000 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू) पर केपीटी, आईओसीएल और एससीआई परस्पर सहमत हो गए थे :-

- (क) 6 एमएमटी कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए 4 रुपये प्रति मी.ट.।
- (ख) यानान्तरण द्वारा 6 एमएमटी के प्रहस्तन की समाप्ति पर 6 रुपये प्रति मी.ट.।
- (v) इस संबंध में करार के मसीदे की प्रति सहित यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को अनुमोदन के लिए भेजा गया था; और एमओएस ने केपीटी को यह मामला टीएमपी के पास ले जाने का निदेश दिया था।
- (vi) एमओएस से प्राप्त उपर्युक्त निदेशों के मद्देनजर, केपीटी ने निम्नलिखित कारणों से विशिष्ट प्रयोक्ता अथवा प्रयोक्ता श्रेणी के लिए ही नहीं, बल्कि सभी पत्तन प्रयोक्ताओं पर लागू करने के लिए अपनी दरों के मान में अपने यानान्तरण प्रचालनों के लिए घाटशुल्क की पृथक दर शामिल करने का निर्णय लिया था :-
- (क) आईओसीएल और एससीआई जिन दरों पर सहमत थे वे कुछ यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित थीं; और
- (ख) सभान सेवा के लिए दो अलग-अलग दरें निर्धारित नहीं की जा सकती थीं।

यानान्तरण प्रचालन के लिए एकल घाटशुल्क दर की गणना करने के लिए 9 अप्रैल, 2001 को इस मामले पर एक बार दुबारा आईओसीएल और एससीआई के अधिकारियों से चर्चा की गई थी; और केपीटी, आईओसीएल और एससीआई वडिनार में 1 अप्रैल, 2000 से पूर्वव्यापी प्रभाव से कच्चे तेल के यानान्तरण के लिए 5 रुपये प्रति मी.ट. की दर निर्धारित करने के लिए परस्पर सहमत हो गए थे।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने वडिनार में 1 अप्रैल, 2000 से पूर्वव्यापी प्रभाव से कच्चे तेल के यानान्तरण के लिए 5 रुपये प्रति मी.ट. की घाटशुल्क दर अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। 4 मई, 2001 को हुई बैठक में केपीटी के न्यासी बोर्ड ने इस प्रस्ताव का समर्थन किया था।

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, इस प्रस्ताव की प्रति विभिन्न संबद्ध पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं और सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कम्पनियों को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। (इस सुविधा के मुख्य प्रयोक्ताओं की एक सूची भी केपीटी से प्राप्त हुई थी।) प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

तेल समन्वय समिति (ओसीसी)

- (i) रिफ़ाइनरियों के लिए आकलित मूल्य पद्धति 1 अप्रैल, 1998 से समाप्त कर दी गई थी और तभी से उत्पादों का मूल्य-निर्धारण आयात की समानता के आधार पर किया जाता है। इसी प्रकार, कच्चे तेल (स्थदेशी एवं आयातित) के लिए रिफ़ाइनरियों द्वारा वहन की गई लागत भी आयात की समानता पर आधारित होती है। इसलिए, वडिनार में कच्चे तेल पर घाटशुल्क दर में वृद्धि करने से संबंधित तेल रिफ़ाइनरियों की अर्थव्यवस्था पर कच्चे तेल की अधिक लागत के रूप में प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।
- (ii) यह मामला आईओसीएल को उसके मत जानने के लिए भेजा जाए, क्योंकि वडिनार में आईओसीएल अपनी रिफ़ाइनरियों के लिए कच्चा तेल लाता है।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) यह बात बिल्कुल सही है कि केपीटी में 9 अप्रैल, 2001 को हुई बैठक में केपीटी, आईओसीएल और एससीआई वडिनार लाइटरेज प्वाइंट पर कच्चे तेल के लिए 5 रुपये प्रति मीट्रिक टन की घाटशुल्क दर पर परस्पर सहमत हो गए थे।

भारतीय तेल निगम लिमिटेड (आईओसीएल)

- (i) हम केपीटी, आईओसीएल और एससीआई के बीच 9 अप्रैल, 2001 को केपीटी कार्यालय में हुई बैठक के कार्यवृत्त से सहमत हैं।
- (ii) चूंकि हमने उसके बाद कोई टिप्पणी नहीं की है, इसलिए किसी संयुक्त सुनवाई की आवश्यकता नहीं है।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) एकीकृत/उद्योग आधार पर कच्चे तेल के परिवहन के लिए आईओसीएल के साथ समझौता ज्ञापन किया गया है और आईओसीएल ने एससीआई के साथ माल संविदा क्ररार (सीओए) किया है।
- (ii) वडिनाए लाइटरेज प्वाइंट में यानान्तरण के लिए घाटशुल्क के भुगतान से संबंधित मुद्दे पर आईओसीएल के साथ हुई उद्योग बैठक में चर्चा की गई थी, जिसकी सूचना आईओसीएल द्वारा प्राधिकरण को दे दी गई है।

4.1. उपर्युक्त पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति केपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी।

4.2. केपीटी ने इस संबंध में अपने प्रत्युत्तर में कहा है कि उसे इस पर और कोई टिप्पणी नहीं करनी है, क्योंकि दोनों मुख्य प्रयोक्ता अर्थात् आईओसीएल और एससीआई तथा एचपीसीएल भी सहमत हैं और उन्होंने 5 रुपये प्रति मीट्रिक टन की घाटशुल्क दर की पुष्टि की है।

5. चूंकि यानान्तरण प्रचालन में संलग्न मुख्य प्रयोक्ताओं ने केपीटी के प्रस्ताव पर अपनी सहमति व्यक्त की है, इसलिए इस मामले में संयुक्त सुनवाई निर्धारित नहीं की गई।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) यह केपीटी का अपनी दरों के मान में पूर्वव्यापी प्रभाव से आंशिक संशोधन करने के लिए दूसरा प्रस्ताव है।
- (ii) (क) इस प्राधिकरण ने केपीटी के प्लवमान जहाजों के किराया प्रसारों के निर्धारण से संबंधित मामले में अपने 14 फरवरी, 2001 के आदेश में पत्तन को अपनी दरों के मान की समीक्षा के लिए मई, 2001 तक बृहत प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी थी। इस सलाह पर केपीटी द्वारा अभी तक भी कोई जानकारी नहीं दी गई है।
(ख) इस प्राधिकरण ने केपीटी में लकड़ी के लट्टों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों में वृद्धि से संबंधित अपने 28 जून, 2001 के आदेश में स्पष्ट रूप से कहा है कि जब तक इसके दरों के मान की बृहत समीक्षा नहीं की जाएगी तब तक केपीटी के किसी और आंशिक संशोधन के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाएगा।
(ग) वर्तमान प्रस्ताव 8 जून, 2001 को अर्थात् उपर्युक्त (ख) में उल्लिखित आदेश पारित करने से पूर्व प्राप्त हुआ था। ऐसी स्थिति में, इस (आंशिक) संशोधन प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया गया है।
- (iii) 1997 में एमपीटी अधिनियम में किए गए संशोधनों के अनुसार, कोई भी मुख्य पत्तन न्यास उपलब्ध कराई गई सेवाओं और/अथवा अपनी संपत्तियों के प्रयोग के लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत/अनुमोदित वसूली को छोड़कर विधिक रूप से अन्य कोई प्रभार वसूल नहीं कर सकते। प्रयोक्ताओं के साथ परस्पर क्ररार करने और संविदा पर हस्ताक्षर करने से इस विधिक स्थिति को नहीं बदला जा सकता। आश्चर्य है कि इस असंदिग्ध विधिक स्थिति को स्पष्ट करने के लिए केपीटी हेतु पोत परिवहन मंत्रालय से सलाह माँगी गई।
- (iv) वर्तमान मामले में, इस प्राधिकरण के समक्ष एक सर्वसम्मत प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। दर और पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने के बारे में केपीटी, एचपीसीएल और ओसीसी द्वारा दी गई टिप्पणियों से स्पष्ट पता चलता है कि कच्चे तेल के परिवहन के लिए आईओसीएल ही एकीकृत उद्योग आधार पर जोड़ल एजेंसी है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव अनुमोदित करने का कोई अधिकार नहीं है।
- (v) परंतु ओसीसी ने सूचित किया है कि प्रस्तावित प्रभार से रिफ़ाइनरियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। यहाँ यह उल्लेख करना संगत होगा कि यानान्तरण प्रचालन केपीटी की पत्तन सीमाओं के भीतर किया जाता है। लंगरगाहों में प्रहस्तिता कार्गो पर घाटशुल्क की वसूली करने की पद्धति बहुत से मुख्य पत्तनों में चलती है। उदाहरणार्थ, मुरगांव पत्तन न्यास में ऐसे प्रभार सामान्य घाटशुल्क दर के 60% पर निर्धारित किए गए हैं। केपीटी में, कच्चे तेल के प्रहस्तन पर 12 रुपये प्रति मी.ट. घाटशुल्क वसूल किया जाता है। 12 रुपये प्रति मी.ट. की सामान्य घाटशुल्क दर को देखते हुए; कच्चे तेल के यानान्तरण के लिए 5 रुपये प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर को अनुचित नहीं कहा जा सकता।
- (vi) एपीएम को बहुत शीघ्र खण्डित करने की दृष्टि से, कच्चे तेल का आयात करने वाली आईओसीएल से भिन्न और अधिक एजेंसियाँ हो सकती हैं। केपीटी के लिए उन्हें प्रोत्साहन देकर बढ़ावा देने के लिए, उपयुक्त मात्रा छूट योजना शुरू करना उपयुक्त होगा। केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस संबंध में छह माह के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वडिनार में कच्चे तेल के यानान्तरण के मामले में केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 1 अप्रैल, 2000 से पूर्वव्यापी प्रमाण से 5 रुपये प्रति मी.ट. की घाटशुल्क दर का अनुमोदन करता है।
8. केपीटी को निदेश दिया जाता कि वह अपनी दरों के मान में तदनुसार संशोधन करे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th October, 2001

No. TAMP/50/2001-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for fixation of wharfage charges for transhipment of crude oil at Vadinar as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/50/2001-KPT

The Kandla Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of September 2001)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) regarding fixation of wharfage charges for transhipment of crude oil with retrospective effect from 1 April 2000.

2.1. The KPT has made the following points in support of its proposal:

- (i). The transhipment of crude oil was started in the year 1998-99 from the Vadinar Lighterage point at KPT.
- (ii). The process involves transhipment of crude oil brought in by the mother vessels to various smaller daughter vessels belonging to the Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and the Shipping Corporation of India (SCI) for distribution to various refineries located in different parts of the Country. The entire transhipment operation is carried out within the port limits.
- (iii). Since the lighterage point operations are carried out in mid-sea and do not involve much services from the port except the grant of right to use the KPT waters; and also, keeping in view the fact that the IOCL is the only major user of this facility, it was considered appropriate to enter into an agreement with the IOCL for recovery of the charges.
- (iv). Keeping in view the rates charged by the neighboring minor ports in competition; and, the fact that the Administered Price Mechanism (APM) is going to be dismantled soon whereupon the IOCL shall cease to be the sole canalising agent for import of crude oil and the import of crude oil could be sourced by other refineries themselves on their own, the following rates of wharfage for handling of crude oil (effective retrospectively from 1 April 2000) were mutually agreed upon by the KPT, IOCL and the SCI in their meeting held on 18 September 2000:
 - (a). Rs. 4 per MT for handling 6 MMT of crude oil.
 - (b). Rs. 6 per MT after completion of handling 6 MMT by way of transhipment.
- (v). The proposal along with a copy of the draft agreement in this regard was sent to the Ministry of Shipping (MOS) for approval; and, the MOS directed the KPT to take up the matter with the TAMP.

(vi). In view of the above directions from the MOS, the KPT decided to incorporate a separate rate of wharfage for its transshipment operations in the Scale of Rates to be applicable to all port users and not to a specific user or class of users on account of the following reasons:

- (a) The rates agreed to by the IOCL & SCI were based on certain traffic projections; and,
- (b) two separate rates for the same service cannot be prescribed.

The matter was once again discussed with the officials of the IOCL and the SCI, on 9 April 2001 for arriving at a single wharfage rate for the transshipment operation; and, it was mutually agreed by the KPT, IOCL and the SCI to fix a rate of Rs. 5 PMT for the transshipment of crude oil at Vadinar with retrospective effect from 1 April 2000.

2.2. In this backdrop, the KPT has requested to approve a wharfage rate of Rs. 5 per MT for transshipment of crude oil at Vadinar with retrospective effect from 1 April 2000. The proposal was endorsed by the Board of Trustees of the KPT in its meeting held on 4 May 2001.

3. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the various concerned representative bodies of port users and Public Sector Oil companies for comments. (A list of major users of the facility was also obtained from the KPT) The Comments received are summarised below:

The Oil Co-ordination Committee (OCC)

- (i). The APM for the refineries was discontinued from 1 April 1998; and since then, the pricing of the products is done based on import parity. Similarly, the cost incurred by the refineries for crude oil (indigenous as well as imported) is also based on import parity. Therefore, any increase in the rate of wharfage on crude oil at Vadinar will have an adverse impact on the economics of concerned oil refineries in terms of higher cost of crude oil.
- (ii). The matter may be referred to the IOCL for obtaining its views since the IOCL brings in the crude oil for its refineries in Vadinar.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). It is confirmed that wharfage rate of Rs.5 per metric tonne for crude oil at Vadinar lighterage point at KPT was mutually agreed by the KPT, IOCL and the SCI in the meeting held on 9 April 2001 at the KPT.

The Indian Oil Corporation Limited (IOCL)

- (i). We abide by the minutes of the meeting held at the KPT office on 9 April 2001 between the KPT, IOCL and SCI.
- (ii). Since we do not have any further comments, no joint hearing is necessary.

3205 6/2001-2

The Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). An MOU with the IOCL has been signed for transportation of crude oil on an integrated/industry basis and the IOCL, in turn has signed a Contract of Affreightment (COA) with the SCI.
 - (ii). The issue regarding payment of wharfage for transshipment at Vadinar lighterage point was discussed in the industry meeting with the IOCL, which has been communicated by the IOCL to the Authority.
- 4.1. A copy of the comments from the above port users / representative bodies of port users was forwarded to the KPT as feed back information.
- 4.2. The KPT has responded in this regard stating that it has no further comments to offer, since both the major users viz. IOCL and SCI and also the HPCL have agreed to and confirmed a wharfage rate of Rs.5 per metric tonne.
5. Since the major users engaged in the transshipment operation have conveyed their agreement with the proposal of the KPT, a joint hearing in this case has not been set up.
6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:
- (i). This is yet another proposal from the KPT for a piecemeal revision of its Scale of Rates and with retrospective effect at that.
 - (ii). (a). This Authority in its Order dated 14 February 2001 in the case relating to fixation of hire charges of floating crafts of the KPT advised the Port to submit a comprehensive proposal for review of its Scale of Rates by May 2001. This advice is yet to be (even) acknowledged by the KPT.
 - (b). In its Order dated 28 June 2001 relating to enhancement of free days for storage of Timber logs at the KPT, this Authority categorically asserted that it would not entertain any more piecemeal revision proposal from the KPT until a comprehensive review of its Scale of Rates was done.
 - (c). The instant proposal was received on 8 June 2001, i.e. before the Order mentioned at (b) above was passed. That being so this (piecemeal) revision proposal has been taken up for consideration.
 - (iii). With the amendments made in the MPT Act in 1997, no major port trusts can legally levy any charge for the services provided and/or use of their properties without such levy being authorised/approved by this Authority. Mutual agreement and signing of contract with users cannot alter this legal position. Strangely, it required an advice from the Ministry of Shipping for the KPT to realise this unambiguous legal position!
 - (iv). In the instant case, an agreed proposal has been presented before this Authority. Both the rate and giving retrospective effect to that have been agreed to between the KPT, IOCL and SCI. The comments offered by the HPCL and the OCC clearly indicate that IOCL is the nodal agency for transportation of crude oil on integrated industry basis. That being so, this Authority does not have any reservation in approving the proposal.
 - (v). The OCC has, however, indicated that the proposed charge will have an adverse effect on refineries. It is relevant here to mention that transshipment operation takes place within the port limits of the KPT. Levy of wharfage on cargo handled at anchorages is an existing practice in many of the major ports. For example, at the Mormugao Port Trust such charges are prescribed at 60% of the normal wharfage rate. At the KPT, wharfage on handling crude is levied at Rs.12/- PMT. Considering the normal wharfage rate of Rs.12/- PMT, the proposed rate of Rs.5/- PMT for transshipment of crude oil cannot be said to be unreasonable.

- (vi). In the light of dismantling of the APM very soon, there may be more agencies other than the IOCL importing crude oil. In order to encourage them by providing incentives, it shall be appropriate for the KPT to introduce a suitable volume discount scheme. The KPT is advised to come up with an appropriate proposal in this regard within 6 months.
7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves a wharfage rate of Rs.5/- PMT in respect of crude oil transshipment at Vadinar with retrospective effect from 1 April 2000, as proposed by the KPT.
8. The KPT is directed to amend its Scales of Rates accordingly.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Exty.]

